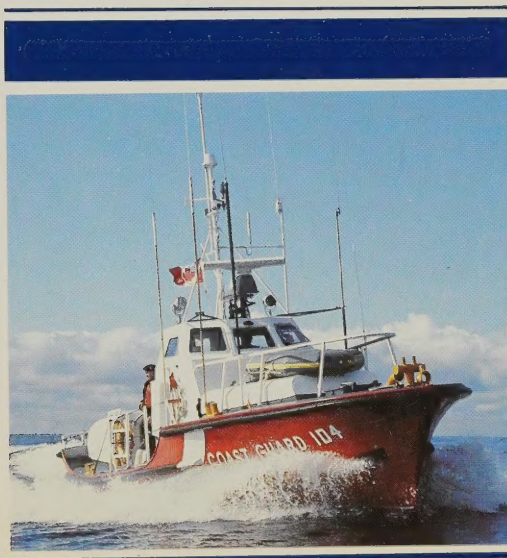
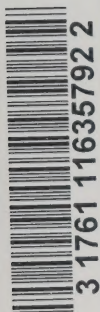


CA1
T150
-2002

THE CANADIAN COAST GUARD



Canada 

CAI
T150
-7002

THE CANADIAN COAST GUARD

A tradition
of quiet
pride



History

The Canadian Coast Guard is responsible primarily for ensuring the safety of shipping in Canadian waters. Although a relatively recent organization in historical terms, its role has been evolving since the earliest days of French settlement in Canada.

In 1665, Jean Talon, Intendant of New France, committed public funds for marine purposes, including shipbuilding and the training of mariners in what is now Canada.

As shipping gained importance in the economic life of the northern colonies, the need arose for ways to keep ships and seamen safe.



The first lighthouse on Canadian soil was built by the French at the fortress of Louisbourg in 1733. Early lighthouses and other primitive aids to navigation such as wooden barrels and stone beacons were the forerunners of our modern system of marine navigation aids.

Rescue facilities in Canada were introduced in 1793 when the Nova Scotia government provided a lifeboat and station on Sable Island.

The need for patrol vessels to enforce fishing regulations along the eastern seaboard and on the Great Lakes led to a major increase in the maritime responsibilities of the colonies.

In order to reach the Great Lakes, a system of canals was built to bypass the major hazards of the Upper St. Lawrence and Lake Ontario was joined to Lake Erie by the first Welland Canal, completed in 1829. When the United States completed the Soo locks in 1855, access from the eastern seaboard to the Lakehead was complete. The canal systems were improved continuously to permit passage by merchant vessels of ever increasing volume, size and draft.

At the time of Confederation in 1867, the federal government acquired this collection of aids systems, lifesaving stations, canals and waterways, regulatory

bodies and associated fleets of vessels, as well as the shore infrastructures to support them. Canada established the Department of Marine and Fisheries to take over these marine responsibilities.

Marine activity increased rapidly after Confederation and the new department continued to carry out its original duties as well as several new ones, including ice control, hydrography and marine radio communications.

In 1936, the Government of Canada passed the Department of Transportation Act, thus recognizing the interdependence of various transportation modes by bringing them under a single federal authority. This included the Marine Services section of the former department.

Its fleet of vessels was renamed the Canadian Coast Guard in 1962 and, in 1975, this title was adopted for all the regulatory and operating activities of Marine Services.



Organization

The Canadian Coast Guard must ensure that:

- all ships can navigate safely in Canadian waters;
- all Canadian ships and ships voyaging in Canadian waters are in seaworthy condition;
- appropriate control is maintained over all ships operating in Canadian waters.

A Canadian Coast Guard headquarters staff develops policy and program standards, while day-to-day operations are the responsibility of five Canadian Coast Guard Regions with offices in St. John's, Nfld., Dartmouth, N.S., Québec City, Toronto and Vancouver.

Each region is responsible for activities within its area, and vessels and helicopters are assigned geographically on the basis of operational need.





The Canadian Coast Guard College

To ensure a steady stream of competent Coast Guard officers, the Canadian Coast Guard College at Sydney, N.S., trains cadets in the fields of navigation and marine engineering.

The program of study is similar to that which would be followed to train officers for regular commercial ships, except that additions are made to reflect the special character of the Coast Guard.

A new four-storey academic building and residences were opened in early 1981. The academic building has a 20,000-volume marine library, laboratories, classrooms and seminar rooms, language training centre and a computer centre.

Candidates for the three-year marine officer training plan must be secondary school graduates. Applications and literature may be obtained from:

*Registrar
Canadian Coast Guard
College
Box 3000
Sydney, N.S.
B1P 6K7*

Regulatory Responsibilities

Many regulatory duties are carried out by the Board of Steamship Inspection, a part of the Coast Guard Ship Safety Branch. The branch develops standards for the design and construction of ships and of their machinery, fittings and equipment and monitors compliance with the regulations by builders and operators.

The Coast Guard also sets national standards for methods of loading, unloading and stowing cargo; safe working practices in ships; and safe navigating and operating procedures.

In addition, the Coast Guard operates the registry of ships and protects the interests of owners of wrecked ships and their cargoes.

Control of marine pollution in Canadian waters is a matter of grave concern and the Coast Guard is responsible for minimizing pollution from ships. It administers regulations under the Canada Shipping Act and sections of the Arctic Waters Pollution Prevention Act which apply stringent controls on the discharge of pollutants from ships and require that only suitably constructed and equipped ships be permitted to operate within Canadian waters.

In the next few years, marine traffic in the North will increase



as large ice breaking tankers carry cargoes of Arctic gas and oil to southern markets. New regulations are being developed which will preserve the higher standards of pollution control required to protect the delicate Arctic environment.

Through its vessel traffic management systems, other forms of ship reporting, and routine and spot check ship inspections, the Coast Guard monitors compliance with regulations. A wide variety of penalties, from simple fines through seizure of ships are possible, subject to court action and judicial decisions.

Commercial and recreational activities on navigable waterways also are protected by the Coast Guard through the administration of the Navigable Waters Protection Act.

In many regulatory areas, the Coast Guard is a major participant in international maritime af-



fairs. As a founding member of the International Maritime Consultative Organization (IMCO), soon to be renamed International Maritime Organization (IMO), Canada's Coast Guard participates fully in all aspects of this United Nations agency as well as with the International Association of Lighthouse Authorities (IALA), the Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC) and other international forums.

Aids to Navigation

To promote and control the safe and efficient movement of maritime traffic in Canadian waters, the Coast Guard must utilize extensive resources for the various services and regulatory functions.

Systems of aids to navigation are progressively modernized by a mix of visual, audio and radio devices. Electronic aids to navigation cover vast areas of the Atlantic and Pacific coastal waters as well as the Great Lakes. The aids to navigation systems are increased or decreased to deal with changing traffic types and patterns or the opening of new marine facilities.

The Canadian Coast Guard is implementing a new worldwide buoyage system adopted by most maritime countries which will further enhance the safety of shipping.

Vessel Traffic Management involves the provision of traffic centres on a 24-hour a day, seven days a week basis. The centres are equipped with radar or other surveillance devices, plotting facilities and extensive communications facilities to ensure the safe and expeditious movement of marine traffic in selected Canadian waters and approaches.

Coast Guard radio stations

located at various strategic points provide a safety service that covers all Canadian navigable waters and contiguous ocean areas. These radio stations continuously monitor international distress and calling frequencies; provide assistance to vessels in distress by alerting other vessels and search and rescue coordination centres; and continuously monitor marine radionavigation systems and broadcast bulletins on weather, ice and dangers to navigation.

The radio stations also handle third party messages or telephone conversations between ship and shore, in effect extending access to public telephone and telex systems to any vessel under way that is within radio range.



The Coast Guard Fleet

With a total of 225 vessels, the Canadian Coast Guard operates the largest civilian marine fleet of any Canadian federal government department. The fleet includes icebreakers, aids and supply vessels, search and rescue vessels and special vessels for ship channel maintenance and submarine cable operations.

The Coast Guard also operates five hovercraft, one fixed wing aircraft and 34 helicopters of various sizes and configurations. Eighteen of the larger ships of the fleet can operate with a helicopter.

Icebreaking

Icebreaking in the winter season has developed to the extent that, since 1970, ports in the Gulf of St. Lawrence and as far as Montréal on the St. Lawrence River are accessible throughout the year.

Coast Guard icebreaking vessels provide assistance to more than 150 commercial ships in these waters annually, either singly or in convoy. In addition, more than 1500 ships report to the Ice Operations Office in Dartmouth, N.S., each winter for ice information and routing.

Coast Guard icebreakers are not tied up during the summer months. If anything, they often



face their most difficult challenge in summer when they sail to Canada's high Arctic to help fulfill the government's responsibilities in support of the annual Eastern Arctic resupply operations. The icebreakers escort a fleet of government-chartered tankers and dry cargo vessels which deliver all the goods needed by residents of remote settlements and military installations. Icebreakers also help deliver supplies to settlements in the Western Arctic.

Canada has developed innovative icebreaking technology — the use of air cushion vehicles. A self-propelled Voyageur hovercraft operating on the St. Lawrence River has been particularly successful in breaking ice in shallow waters where conventional icebreakers are unable to operate.

Specialized Operations

On the East Coast, the John Cabot, a cable-laying and cable repair ship, supports transatlantic cable communications.

During the summer months, the Canadian Coast Guard takes part in a hydrographic and oceanographic survey of Hudson Bay. Several icebreakers, when other duties permit, are used in support of similar surveys in the high Arctic.

Coast Guard icebreakers also provide support for international commercial shipping in areas such as Lancaster Sound in the Canadian Arctic.

Dredging programs carried out by the Coast Guard assist navigation in Canadian waters. Because of the annual dredging of the North Traverse in the St. Lawrence River between Les Escoumins and Québec City, for example, vessels of up to 14.4 m draft can reach Québec.



Search and Rescue

Even with comprehensive facilities for service to shipping, accidents do happen. The Canadian Coast Guard is responsible for the marine element of search and rescue (SAR) operations in Canada.

When a rescue coordination centre or sub-centre receives a distress call, the Coast Guard rescue officer works closely with Canadian Forces staff to ensure that the most suitable equipment reaches the scene of the incident with the least possible delay.

Some 60 vessels, including high endurance and small cutters, shore-based lifeboats, launches, hovercraft and inshore rescue boats, are assigned solely to search and rescue work. All other Canadian Coast Guard vessels fulfill a secondary search and rescue role.



Canadian Coast Guard Auxiliary

Safety is as important to the weekend boater in a small pleasure craft as it is to the commercial captain on a large oil tanker. To supplement existing search and rescue facilities and to assist with the promotion of safe boating practices, the Minister of Transport has authorized the formation of the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) which is informally known as the Coast Guard Rescue Auxiliary.

The Auxiliary is organized on a regional basis, with the Coast Guard providing funding, insurance coverage and operation guidelines to ensure a high standard of efficiency across the country. The Coast Guard provides training in search and rescue techniques to all Auxiliarists.

In addition to actual rescue work, these volunteers promote public education programs in aid of boating safety.

The Auxiliary continues to be an extremely cost-effective way to provide a supplementary search and rescue capability and assistance to the Coast Guard.

Accident Investigation

The Coast Guard also carries out fact-finding and preliminary inquiries into shipping casualties and accidents on board ship. It is responsible for making recommendations to prevent the recurrence of similar situations and for arranging for public inquiries into specific marine casualties.

Approximately 25 per cent of the 700-900 marine casualties and incidents reported annually — those of the most serious nature — are investigated by the Coast Guard. These reports mainly involve commercial craft.

Pollution Cleanup

Coast Guard Emergencies, concerned primarily with marine oil pollution incidents, has the largest inventory of specialized pollution cleanup equipment in Canada. It is tied into a National



Emergency Equipment Locator System (NEELS), together with the Department of Fisheries and Oceans, the Department of the Environment and the oil industry.

Responsibility for cleaning up an oil spill rests with the "polluter." The Coast Guard monitors all incidents but provides a full operational response only when the polluter does not or cannot carry out an effective cleanup.

To keep abreast of the pollution problem, the Coast Guard continually evaluates equipment and training and has prepared joint contingency plans with the United States and Denmark (Greenland) to deal with cleanup operations for incidents which affect the boundary waters of both sides.

Research and Development

With more and more changes in marine navigation in Canada, the Coast Guard carries out research and development in such areas as developing waterways through studies in its Hydraulics Research Centre; developing or modifying vessels for specific roles, including icebreaking, navigational aids tending, and search and rescue; using satel-



lites for marine communications and guidance systems; and energy conservation relating to all new ship and shore facility designs.

It also develops policies for legislation. The Canada Shipping Act, which has been in force since 1906, is due to be replaced by the Maritime Code. The new legislation will be appropriate to the conditions and conduct of today's commercial shipping activities and to international conventions.

In the area of ship development, the Coast Guard is designing a Polar Class VIII icebreaker capable of continuous motion through 2.4 metres of Arctic ice. With a power plant capable of supplying 100,000 horsepower to the propellers, the ship will be the most powerful icebreaker in the world. It will be capable of year-round operation in Canada's Beaufort Sea and Northwest Passage regions of the Arctic.

The Coast Guard also is involved in the testing of an air cushion icebreaking bow (ACIB) platform. When attached to the bow of a ship and pushed across the ice, the platform generates an air pocket below the level of ice which, as it grows, causes the ice to break off under its own weight. In early tests using a light icebreaker, a small ACIB substantially improved the ship's icebreaking

capability. This concept offers considerable potential to improve the effectiveness of light icebreakers for certain types of ice operations and is undergoing further development.

These and other research and development projects help the Coast Guard keep pace with changes occurring in marine navigation in Canada and ensure that it maintains its ability to accomplish its missions.



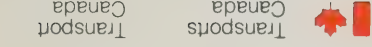
Transport
Canada

Transports
Canada

Coast Guard

Garde côtière

que l'efficacité des brise-glace
légers dans certaines situations.
Des essais plus poussés se
poursuivent.
Ces projets de recherche et de
développement et bien d'autres
permettent à la GGC de se tenir à
la fine pointe du progrès dans le
secteur maritime, tout en lui don-
nant les moyens de bien remplir
sa mission.



tion des navires et des
installations.
Elle élabore également des po-
litiques en matière de réglemen-
tation. Ainsi, la Loi sur la marine
marchande du Canada qui est en
vigueur depuis 1906, sera pro-
chainement remplacée par le
Code maritime qui répondra
mieux aux conditions actuelles et
à la conduite des activités com-
merciales dans le secteur mari-
time, ainsi qu'aux conventions
internationales.

Dans le domaine de la con-
struction navale, la GGC étudie
actuellement la conception d'un
brise-glace polaire de classe Vill
capable de se tailler un chemin
dans un mouvement continu, par
2,4 m de glace de l'Arctique. Doté
de moteurs qui développeront
100 000 HP, ce brise-glace sera
le plus puissant au monde. Il
pourra naviguer à longueur
d'année dans la mer de Beaufort
et le Passage du Nord-Ouest.
aux essais d'une plate-forme à
cousin d'air fixée à la proue d'un
brise-glace. Au fur et à mesure
qu'elle avance, la plate-forme
crée une poche d'air sous la
glace laquelle se brise ensuite
sous son propre poids. Dès les
premiers essais, effectués à
l'aide d'un brise-glace léger et
d'une petite plate-forme, on a pu
se rendre compte à quel point
cette technique améliorerait la ca-
pacité de déglacage, de même

de nettoyage. Pour sa part la
GGC, qui pendant ce temps su-
pervise les opérations, n'inter-
viendra directement pour prendre
en main ces opérations qu'en cas
de refus ou d'incapacité de ce
dernier d'effectuer le nettoyage
d'une manière efficace.
Afin de toujours être en mesure
de faire face à toutes menaces
de pollution, la GGC évalue conti-
nuellement l'équipement de lutte
contre la pollution et les mét-
hodes de formation. Elle a par ail-
leurs mis sur pied des plans d'ur-
gence mixte avec les Etats-Unis
et le Danemark (Gödenland) en
cas d'incidents survenant dans
les eaux limitrophes.

Recherche et développement

Pour répondre à l'évolution de
la navigation au Canada, la GGC
entreprend des études de re-
cherche et de développement
dans les domaines comme les
voies navigables (par l'intermé-
diaire du Centre de recherches
hydrauliques), la conception ou la
modification de navires pour ré-
pondre aux besoins de dégla-
çage, de balisage ou de re-
cherche et de sauvetage. En
outre, elle utilise des satellites
pour les communications mari-
times et les systèmes de guidage,
et applique des mesures de con-
servation d'énergie à la concep-





canots de sauvetage basés à terre, des aérogilisseurs et des embarcations côtières de sauvetage, sont affectés en permanence aux opérations de recherche et de sauvetage. Au besoin, d'autres bâtiments de la GGC peuvent se joindre aux opérations.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime

La sécurité est aussi importante pour le plaisancier aux commandes de son petit voilier que pour le capitaine d'un grand pétrolier.

Afin de suppléer aux ressources existantes de recherche et de sauvetage et de promouvoir la sécurité nautique, le ministre des Transports a autorisé la création du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Organisé sur une base régionale, le Service bénéficie de contributions financières, d'une assurance-responsabilité et des conseils de la GGC en matière d'opérations, éléments qui assurent une efficacité élevée à l'échelle nationale. De plus, les membres du Service reçoivent de la GGC la formation appropriée en matière de recherche et de sauvetage.

Outre leur participation aux opérations de recherche et de sauvetage, les membres du Service auxiliaire jouent un rôle éducatif important en matière de sécurité nautique.

Le Service auxiliaire constitue donc une force d'appoint efficace et rentable à la GGC en ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage.

Enquêtes sur les accidents

En cas d'accidents maritimes ou d'accidents survenant à bord des navires, la GGC conduit les enquêtes préliminaires et autres recherches nécessaires. Elle est chargée de la tenue d'enquêtes publiques dans le cas d'accidents bien particuliers. Elle fait également des recommandations pour que des situations semblables ne se répètent.

La GGC fait enquête sur environ 25% des 700 à 900 accidents (les plus sérieux) signalés chaque année. Il s'agit, dans la majorité des cas, de navires commerciaux.

Nettoyage lors de déversements

La Division des urgences de la GGC, responsable en tout premier lieu des mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocarbures, possède l'équipement de nettoyage le plus important au Canada. Elle est rattachée au Système national de localisation de l'équipement d'urgence, de concert avec les ministères de l'Environnement, des Pêches et Océans ainsi qu'avec l'industrie pétrolière.

C'est au pollueur qu'incombe la responsabilité des opérations



Recherche et sauvetage

Toutefois, en dépit des mesures sécuritaires prises, des accidents surviennent, nécessitant l'intervention rapide des forces de secours; la GGC est responsable des opérations maritimes de recherche et de sauvetage au Canada.

Lorsqu'un centre ou sous-centre de coordination de recherche et de sauvetage reçoit un appel de détresse, l'agent secouriste de la GGC travaille étroitement avec le personnel des Forces canadiennes afin d'assurer que les secours arrivent sur les lieux de l'accident dans les plus brefs délais.

Quelque 60 navires, comprenant des petites vedettes et des vedettes de haute mer, des

Opérations spécialisées

Sur la côte est, le câblier John Cabot est chargé de l'entretien des câbles sous-marins transatlantiques servant aux communications entre les deux continents. Pendant l'été, la GGC participe à des missions de relevés hydrographiques et océaniques dans la baie Hudson. Des

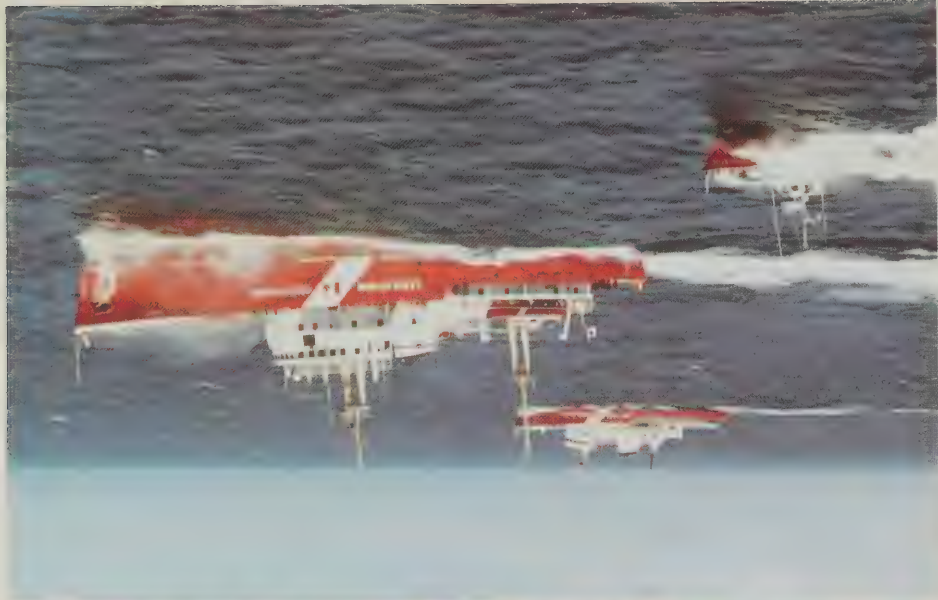
brise-glace participent, lorsqu'ils sont libres, à des missions semblables dans l'Arctique septentrional.

Les brise-glace de la GGC fournissent également aide et assistance au commerce maritime international, particulièrement dans la région du détroit de Lancaster, dans l'Arctique canadien.

Parmi les autres mesures visant à venir en aide à la navigation maritime dans les eaux canadiennes, la GGC mène un programme de dragage qui donne accès aux points essentiels de notre système maritime. Dans la Traversée Nord par exemple, c'est-à-dire entre les Escoumins et Québec, le dragage du Saint-Laurent permet à des navires dont le tirant d'eau atteint 14,4 m de gagner Québec.



nent à l'aide de plus de 150 navires commerciaux, seuls ou en convoi. De plus, le centre d'information sur l'état des glaces, situé à Dartmouth (N.-É.), reçoit annuellement plus de 1 500 demandes de renseignements. Pendant la saison estivale, les brise-glace de la GGC ont à relever un défi peut-être encore plus grand: le ravitailllement annuel des postes de l'Arctique de l'Est suivant l'engagement du gouvernement. Les brise-glace escortent alors une flotte de pétroliers et de cargos affrétés par le gouvernement pour livrer les produits nécessaires aux résidents de ces établissements souvent isolés et aux installations militaires. Les brise-glace participent également au ravitailllement des établissements de l'Arctique de l'Ouest. Dans le domaine du déglacage, le Canada a mis au point une nouvelle technique: l'utilisation de véhicules à coussin d'air. Un aérogilisseur de type Voyageur est parvenu à briser la glace sur le fleuve Saint-Laurent, en des endroits inaccessibles aux brise-glace.



Afin de promouvoir et de contrôler le mouvement sûr et efficace du trafic maritime dans les eaux canadiennes, la GGC fait appel à des ressources considérables; c'est par ces ressources qu'elle assure ses services et appuie la réglementation.

Elle procède, depuis quelque temps déjà, à la modernisation progressive des systèmes d'aides à la navigation, en utilisant un ensemble de dispositifs visuels, sonores et radio. Les aides électroniques à la navigation permettent de couvrir de vastes étendues d'eau le long des côtes du Saint-Laurent, de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi que dans les Grands Lacs. La GGC modifie au besoin le nombre d'aides à la navigation pour répondre aux changements affectant le trafic maritime (types de navires et parcours) ou encore à la mise en service de nouvelles installations maritimes.

La GGC procède actuellement à la mise en place d'un nouveau système de balisage qui a été adopté par la plupart des nations maritimes, et qui viendra renforcer la sécurité maritime.

La gestion du trafic maritime est assurée par des centres, ouverts 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Ces centres sont dotés de radars et autres dispositifs

tifs de surveillance ainsi que d'installations de communication afin d'assurer le mouvement rapide et sûr du trafic maritime dans des zones particulières du Canada.

Situées à des points stratégiques, les stations radio de la GGC assurent un service d'urgence couvrant toutes les eaux navigables canadiennes, ainsi que les eaux océaniques attenantes. Ces stations surveillent continuellement les fréquences internationales d'appel et de détresse; elles fournissent le secours nécessaire aux navires en difficulté en alertant les autres navires à proximité et les centres de coordination de recherche et de sauvetage. De plus, elles surveil-



Déglaçage

La Garde côtière canadienne exploite la flotte maritime civile la plus importante de tout le gouvernement fédéral. Cette flotte, qui compte un total de 225 navires, comprend des brise-glace, des baliseurs-ravitailleurs, des navires de recherche et de sauvetage, des sondes et un câblier.

La GGC exploite également cinq aéroglisseurs, un avion et 34 hélicoptères de divers types. Dix-huit des plus gros navires de la flotte sont dotés d'un hélicoptère.

La flotte

lent continuellement les systèmes de radionavigation maritime et diffusent des bulletins d'information sur les conditions atmosphériques, l'état des glaces et les dangers pour la navigation.

Enfin, ces stations acheminent des messages à des tiers personnes ou établissent les communications téléphoniques terrestres. De fait, elles donnent accès aux systèmes téléphoniques publics et aux systèmes de télétype à tous navires qui se trouvent dans leur champ radio.

Depuis 1970, les ports du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sont désormais accessibles toute l'année grâce aux brise-glace. Chaque année, ces derniers vien-

Il appartient au Bureau de l'inspection des navires, une composante de la Direction de la sécurité des navires, d'assurer une partie des activités de réglementation. Par ailleurs, cette direction met au point les normes qui s'appliquent à la conception et à la construction des machines et des équipements des navires, et elle s'assure de la conformité aux règlements par les constructeurs et les armateurs.

La GCC établit également des normes nationales applicables aux domaines suivants: le chargement, le déchargement et l'arrimage des cargaisons; la sécurité des méthodes de travail à bord des navires; les gilets de sauvetage et autres dispositifs de flottaison; la certification du personnel naviguant; la discipline à bord des navires; les communications entre les navires; et la sécurité des méthodes d'exploitation et de navigation.

De plus, elle tient un registre des navires et protège les intérêts des propriétaires de navires endommagés et leur cargaison.

La GCC se préoccupe grandement du contrôle de la pollution maritime dans les eaux canadiennes. À des fins de prévention, elle administre les règlements afin de contrôler la pollution marine, en tenant à la Loi sur la marine marchande du Canada et certains ar-



Articles de la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux

Ces règlements contiennent, d'une part, des dispositions en vue de l'application de mesures de contrôle sévères concernant le déversement de matières polluantes provenant des navires, et d'autre part, des exigences en matière de construction et d'équipement auxquelles les navires doivent satisfaire pour circuler dans les eaux canadiennes.

Dans les prochaines années, les mouvements de navires augmentent dans l'Arctique à mesure que les super-pétroliers achemineront le pétrole de l'Arctique vers les marchés du Sud.

Afin de protéger l'environnement fragile du Nord des dangers de la pollution, la GCC élabore de nouveaux règlements qui renfermeront des normes à cet effet.

Par l'entremise des ses systèmes de gestion du trafic maritime et d'inspections surprises et régulières, la GCC s'efforce d'as-



Surveillance de l'application des règlements. En cas de non-respect, elle peut entreprendre des poursuites judiciaires qui peuvent mener à des sanctions pénales allant de la simple amende à la saisie du navire.

La GCC veille aussi à la navigation commerciale et de plaisance sur les voies navigables en vertu de la Loi sur la protection des voies navigables.

En matière de réglementation, la GCC joue un rôle très actif à l'échelle mondiale. En tant que membre-fondateur de l'Organisation internationale de consultation maritime (IMCO), qui sera bientôt rebaptisée l'Organisation maritime internationale (OMI), la GCC participe activement à toutes les activités de cet organisme des Nations-unies, ainsi qu'à celles de l'Association internationale permanente des congrès en navigation (AIPCN), de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et autres organismes internationaux.

Le Collège de la GCC

En vue d'assurer un apport suffisant d'officiers compétents, le Collège de la Garde côtière canadienne, situé à Sydney (N.-É.), assure la formation des élèves-officiers dans les domaines de l'ingénierie et de la navigation maritimes. Le programme de formation est semblable à celui que doit suivre les officiers des navires commerciaux, à l'exception de certains cours destinés à refléter le caractère particulier de la GCC.

Au début de 1981, on a procédé à l'ouverture d'un nouveau bâtiment scolaire de quatre étages et de résidences neuves. Le bâtiment scolaire abrite une bibliothèque maritime de 20 000 volumes, des laboratoires, des salles de classe et des salles de séminaire, un centre de formation linguistique et un centre d'informatique. Les candidats au programme de formation d'officiers, qui s'échelonnent sur trois ans, doivent avoir terminé leurs études secondaires avec succès. On peut obtenir une trousse d'information concernant l'admission à ce collège auprès du :

Registraire
Collège de la Garde côtière
canadienne, C.P. 3000
Sydney (N.-É.), B1P 6K7



gais érigaient le premier phare au Canada à la forteresse de Louisbourg. Les phares et autres aides à la navigation de l'époque, telles que des barils de bois et des fanals de pierre, constituent les ancêtres de notre système moderne d'aides à la navigation. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse établissait, en 1793, les premières installations de sauvetage en créant à l'île de Sable une station pourvue d'un canot de sauvetage.

Pour faire respecter les règlements en matière de pêche le long des rives de l'Atlantique et sur les Grands Lacs, il fallut doter les colonies de patrouilleurs maritimes; les colonies commencèrent ainsi à assumer des responsabilités maritimes plus grandes. Afin d'avoir accès aux Grands Lacs, on construisit un système de canaux pour contourner les passages dangereux du Haut Saint-Laurent, tandis que l'achèvement du premier canal de Welland en 1829 permettait la jonction entre le lac Ontario et le lac Érié. Avec la construction des écluses de Sault Sainte-Marie par les Américains en 1855, il était désormais possible de remonter de l'Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs. L'amélioration constante du système de canaux permit le passage de navires commerciaux d'un tonnage et d'un volume croissants.

À la naissance de la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral prenait possession de tout l'ensemble maritime: aides à la navigation, stations de sauvetage, canaux et voies d'eau, organismes de réglementation, flottes de navires et infrastructures connexes. Il créa le ministère de la Marine et des Pêches pour pourvoir à ces responsabilités.

Au lendemain de la Confédération, les activités maritimes s'accrourent rapidement. Le nouveau



En 1936, la Loi sur le ministère des Transports était adoptée. On reconnaissait de la sorte l'interdépendance des divers modes de transports que l'on coiffait d'une seule autorité fédérale. Au nombre des organismes visés par la loi, figuraient les Services de la marine de l'ancien ministère.

En 1962, on donnait à la flotte le nom de Garde côtière canadienne (GCC), organisme qui, en 1975, prenait en main toutes les activités de réglementation et d'exploitation des services maritimes.

Organisation

La GCC joue un triple rôle: assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes; assurer que tous les navires canadiens et les navires étrangers utilisant les eaux canadiennes sont en état de prendre la mer; et maintenir un contrôle approprié sur tout navire circulant dans les eaux canadiennes.

L'administration centrale de la GCC élabore les politiques et les programmes, tandis que la conduite des opérations journalières relève des cinq régions de la GCC, dont les bureaux sont situés à St. John's, Dartmouth, Québec, Toronto et Vancouver. Chaque région dispose de navires, d'hélicoptères, d'équipement électronique et autre matériel nécessaire selon ses besoins d'exploitation.



Historique

La Garde côtière canadienne a pour première mission d'assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes. Bien qu'elle soit de création récente, ses origines remontent au régime français.

Dès 1665, Jean Talon, alors intendant de la Nouvelle-France,

consacrait des fonds à des activités maritimes, notamment pour la construction de navires et la formation des marins.

Vu l'importance croissante du trafic maritime dans la vie économique des colonies d'outre-atlantique, il importait de trouver des moyens d'assurer la sécurité des équipages et des navires.

C'est ainsi qu'en 1733, les Fran-



LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Une tradition
de travail
et de fierté



Canada



LA
GARDE
CÔTIÈRE
CANADIENNE